

## 内外交差点

# 情報操作の実態、暴けるか？

## ライドシェアレーダー③

「交通の安全と労働を考える市民会議」 第3/12回

米国で最近、「ミネアポリスの攻防」にようやく決着がつかしました。4月にこのコラムで紹介しましたが、ライドシェア運転者の最低報酬を設定した同市にウーバーとリフトが反発したことが発端でした。両社は、コスト増を理由に「撤退」という脅しをかけてきますが、関係組合は「運転者はどこへも行かない。会社は他にもある」と強気の姿勢を貫き、ニューヨークのライドシェア協同組合が開発した配車アプリの導入を検討。一方、市議会は条例の施行を2カ月延ばし、ミネソタ州も打開策を模索しました。その結果、ミネアポリス市が示した金額よりは低いものの、州全体でライドシェア運転者の最低報酬を今より2割増しとする折衷案が州議会で成立し、労使双方が受け入れたのです。

一方、ワシントン州シアトル市議会では、フードデリバリー配達員に最低報酬を保障した条例を改悪する動きが進んでいます。今年1月に施行されると、これを不満とするウーバーやドアダッシュは、配達料金を引上げて利用者離れを誘引。条例をめぐる配達員の意見が割れる中、政治家に見直しを迫った結果です。しかし、最大の焦点はなんと言ってもマサチューセッツ州の最高裁で始まった2つの審理です。州の司法長官が、「ウーバーとリフトは運転者を個人事業主と誤分類している」と訴えるとともに、ギグ労働者の労働者性をめぐり、労使双方が住民投票の実施を求めているのです。マサチューセッツ州でウーバー・リフト運転者1929人の実車記録100万回分などを分析した最近の報告書(The real economics of ridehail work)によれば、燃料費などの諸経費は売上の48.9%を占め、これを差し引いた手取りは1時間平均12.82ドル。州の最低賃金である15ドルに届かないものが59.7%います。離職率は高く、1年未満で50.4%が辞めて行きます。だからこそ、司法長官は「従業員として最低賃金、残業代、有給病気休暇などの手当を支給すること」を求めているのです。

同時に報告書は、週10時間未満しか働かないものが50.7%もいるが、実車の割合は16.6%しか占めていな

い一方、35時間以上働くフルタイムの運転者は12.7%だが、実車の割合が36.4%であると記しています。それゆえライドシェア企業は、少数の専門運転

者なしには事業が成り立たないことを隠し、「運転者の多数は自由に働ける副業の個人事業主で満足している」と主張できるのです。このような情報操作を労働側がどう暴けるのか、注目が集まります。こうした労働実態は全米で共通しており、マサチューセッツ州の行方は、ギグ労働者の未来を左右すると言われていま

【5月1日】ウーバーがパキスタンのライドシェア事業から全面撤退【2日】ロンドンのブラックキャブ運転者1万人が「不当な競争に直面し、顧客と収入を失った」と、ウーバーに2億5000万ポンドの損害賠償を求める訴訟を起こす【7日】食料品配達の新インスタカートとウーバーが提携へ【7日】自動運転技術会社モーションアルが、ウーバー・リフト向けのロボタクシー導入を一時停止。今後は、「短期的な商業展開には重点を置かない」【8日】ウーバーの2024年1～3月期決算は最終損益が6億5400万ドル(約1010億円)の赤字。豪州などで訴訟や規制への対応費用が重荷となり、保有株式の評価損も響いた。売上高は前年同期と比べ15%増【13日】タクシー会社や運転者1187人がオタワ市に損害賠償2億1500加ドルを求めた訴訟で、オンタリオ州最高裁は、「市はライドシェアの違法営業を許し、タクシー運転者の生計を脅かした」と原告支持の判決【13日】マサチューセッツ州最高裁で、ライドシェア運転者の誤分類を争う裁判が始まる【15日】ウーバーは、食事配達フードパンダの台湾事業を現金9億5000万ドル(約1490億円)で買収すると発表。一方、台湾の公平交易委員会(公正取引委員会に相当)は、公平な市場競争を保護する観点から、買収の認可に慎重な姿勢【19日】香港では、一部のタクシー運転者が自ら「おとり捜査」に乗り出し、ウーバー運転者を警察に突き出している。背景には、取り締まりが手ぬるいという長年の不満がある【22日】カリフォルニア州でギグ労働者を個人事業主扱いとした2020年の住民投票の有効性を問う裁判が最高裁で始まる【23日】柳青(Jean Liu)氏が、滴滴出行(DiDi)の社長と取締役を辞任【24日】米ミネソタ州の全域でライドシェア運転者の最低報酬を2割引上げる州法が議会で可決。

